NUMER ZAWIERA: „Drogi przemysłu samochodowego do Polski“, — „Władcy zawrotnych szybkości“, — Konkurs turystyczny P. Z. M., — Komunikat P. Z. M., — „Czego chcą Aerokluby Akademickie?“, — „O Fokkerze F. VII“, — „Samoloty zanieczyszczają“, — „Polskie wytwórnie samolotów“, — „Niesamowity pojedynek“ nowela) i t. d.

TYGODNIK AUTOMOBILISTY i LOTNIKA

30 GR.

AUTOLOT P. K. O. 16.940.

WYCHODZI WE WTORKI

ADRES REDAKCJI i ADMINISTRACJI: WARSZAWA, POZNAŃSKA 22, TEL. 85-68

Rok II. | 9 Kwiecień 1929 r. | Nr. 15 (43).

Jakiemi drogami przenika do Polski

przemysł samochodowy niemiecki? — Dlaczego samorządy miast: Lwowa, Częstochowy i Radomia nabywają wozy obcej produkcji?

Sprawa obrony przemysłu krajowego, bilansu handlowego, popierania wytwórczości własnej i wszystkie inne podobne zagadnienia stały się od odpewnego czasu wdzięcznym tematem różnych rozmów i dyskusji. Jednakowoż o ile słyszy sie bardzo wiele pięknych słów i frazesów na ten temat, *w praktyce sprawy te przedstawiają się gorzej.* Mówimy oczywiście w tej chwili tylko o przemyśle samochowym.

Zobaczmy, — by uniknąć zarzutu, że nie mamy podstaw do wygłaszania tego rodzaju opinji, — jak wyglądają przykłady popierania krajowego przemysłu samochodowego.

1. Niedawno miasto Częstochowa zakupiło dla swych zakładów użyteczności publicznej 10 podwozi Mercedes-Benz; krążą znów pogłoski, że *pomimo istnienia w kraju fabryki samochodów, produkującej podwozia ciężarowe, Zarząd miasta Częstochowy ma znowu zakupić kilka podwozi za zagranicą.*

2. Następnym przykładem jest miasto Radom, które również ma pertraktować z firmą Mercedes-Benz o zakup kilku ich podwozi. Jest bardzo charakterystyczne, że *Radom nie pomyślał wcale o możliwości pokrycia swego zapotrzebowania w przemyśle krajowym.*

3) Trzecim przykładem jest, — niestety, — Lwów. Oto jak donosi „Rynek metalowy i maszynowy“ z dn. 30 marca b. r. miasto Lwów ma zakupić 22 samochody. Z nadesłanych ofert komisja inżynierów wybrała do ściślejszych pertrakcji 2 oferty francuskie i 4 niemieckie. *Na komisję budżetową miejską przyszła ta sprawa z wnioskiem uwzględnienia ofert niemieckich.*

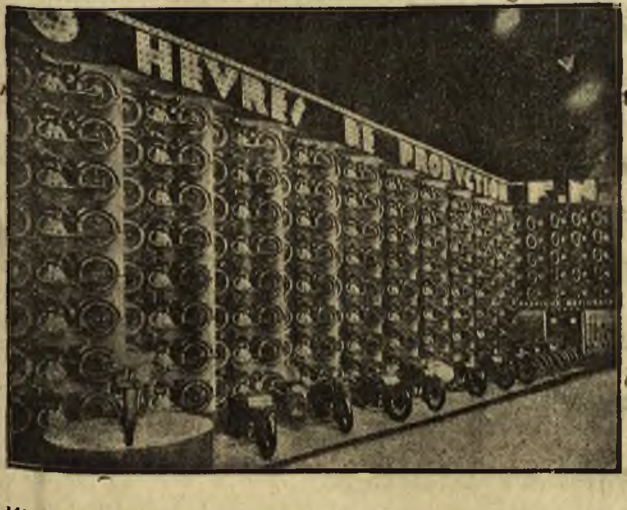
W trzech wymienionych powyżej wypadkach uderza jedno, — wciskanie się i ekspanzja samochodów niemieckich. Jest to tembardziej jaskrawe, że *z Niemcami trwa przecież w dalszym ciągu wojna celna.* Wartoby było zatem zastanowić się, *jakiemi drogami przemysł samochodowy niemiecki przenika do Polski.*

Słyszeliśmy o tem, że mimo wojny celnej import niemieckich podwozi do Polski nie podlega żadnym ograniczeniom. Słyszeliśmy również, że są pewne drogi i pewne metody, dzięki którym można przewieść samochód z Gdańska, czy też z niemieckiej części Górnego Śląska, unikając przynajmniej w pewnej poważniejszej części opłat celnych. Warto, by sfery i koła miarodajne zajęły się wyjaśnieniem tych spraw.

Jeżeli jednym z najbardziej kapitalnych zagadnień naszego życia gospodarczego, jest w tej chwili obrona przed importem obcym, to przedewszystkiem musi wejść tutaj w grę walka z importem niemieckim. Dotyczy to całości importu, szczególnie zaś importu samochodowego. *Na podstawie kilku poufnie nam zakomunikowanych faktów możemy wnioskować niezbicie, że przemysł samochodowy niemiecki, gnieciony coraz bardziej na rynku własnym przez konkurencję obcą, poczyna iść po starej linji „nacisku na wschód“.* Tembardziej, że trafia przedewszystkiem u nas na pomyślną konjunkturę, ponieważ, szereg miast zaczyna zakupywać różne samochody specjalne, na użytek własnych zakładów, a samorządy zarówno miejskie jak powiatowe otwierają szereg nowych linji autobusowych.

Trzeba tu stwierdzić z ubolewaniem, że stanowisko niektórych miast i samorządów wobec krajowego przemysłu samochodowego pozostawia bardzo wiele do życzenia W sprawach tak ważnych, gdy decyduje się wydanie za granicę, sum idących w miljony złotych można przecież zastanowić się poważniej nad tem, w czyje ręce pójdą te pieniądze i czy nie będzie lepiej, gdy zostaną one w kraju. Dla władz nadzorczych nad samorządami stoi otworem sprawa poinformowania pewnych miast i samorządów, w jakim stopniu działalność ich nie przynosi pożytku krajowi.

N. L. K.



Kiosk fabryki F. N. na wystawie motocyklowej w Brukselli. W kiosku tym wystawiono, a raczej wywieszono, 125 maszyn, które przedstawiały dzienną produkcję fabryki.

Nie będziemy już leżeć w rowie,

gdyż bezpieczeństwo jazdy autobusem zapewnią nam; najnowocześniejsze i zastosowane do polskich dróg podwozia krajowe.

Słabo rozwinięta sieć linji kolejowych w Polsce stała się czynnikiem, sprzyjającym szybkiemu rozwojowi komunikacji autobusowej.

Wystarczy jednak krótki rzut oka, aby się przekonać, że w początkach obrano mylną drogę. Większość naszych autobusów do tego właściwie się nie nadaje.

Czyż można wymagać od maszyny, której nośność sztucznie podniesiono przez dodanie kilku piór do resorów i nałożenie większych opon, aby zwycięsko pokonywała nierówności naszych wyboistych szos?

Czyż można się spodziewać, aby podróżny chętnie siadał do ciasnej niewygodnej budy, która lada chwila może wpaść do rowu?

Parę lat doświadczenia wykazało, że autobus musi być budowany na podwoziu silnem, przystosowanem do tego celu, i że tylko taki autobus przyniesie właścicielowi niezawodny dochód.

Dobrze więc uczyniły Zakłady Mechaniczne „URSUS“, wypuszczając w bieżącym sezonie swoje nowe podwozie „URSUS AW“, które z pewnością przyczyni się do zmodernizowania naszej komunikacji autobusowej.

Fakt ukazania się na rynku nowego samochodu polskiego niewątpliwie zainteresuje czytelników „Autolotu“, to też w kilku słowach postaramy się go opisać.

„URSUS AW“ jest zaopatrzony w 4-o cylindrowy silnik 40-o konny, który wraz z skrzynką przekładniową tworzy całość, zawieszoną na ramie w trzech punktach.

Tylny most, wykonany razem z pochwą wału kardanowego, kryje w sobie dyferencjał i przekładnię zębatą. Koła obracają się na łożyskach kulkowych, osadzonych na końcówkach tylnego mostu, półosi więc służą jedynie do napędu kół, czyli są całkowicie odciążone. Pochwa wału kardanowego, zakończona kulą oporową, przenosi siły popychające na oprawę kulistą, umieszczoną na poprzeczce ramy. Takie urządzenie zapewnia swobodę ruchów tylnego mostu, nie wywołując szkodliwych naprężeń, występujących w samochodach innej konstrukcji.

W oprawie kulistej jest umieszczony przegub kardanowy, którego widełki podparto samonastawnem łożyskiem kulkowem w ten sposób, że wał kardanowy nie obciąża przegubu.

Całość mechanizmu napędowego uzupełnia tarcza Hardy'ego, umieszczona na bębnie hamulcowym skrzynki przekładniowej, i wałek z końcówką sześcioklinową, wchodzącą w widełki przegubu. Tarcza Hardy'ego pracuje bez widocznych przygięć; zastosowano ją w celu uchronienia poszczególnych organów przed naprężeniami, jakie mogłyby powstać wskutek poddawania się ramy, i w celu włączenia do mechanizmu napędowego elementu, tłumiącego drgania.

Silnik, skrzynka przekładniowa i tylny most przeszły już zwycięsko najcięższe próby na podwoziu „URSUS'a“. Nowy przegub kardanowy jest bardzo silnie zbudowany i pracuje w kąpieli oliwnej, a tarcza Hardy'ego ma wyjątkowo korzystne warunki pracy, to też napęd niewątpliwie będzie się odznaczał wielką trwałością.

Budując podwozie AW, Z. M. „URSUS“ miały na celu przedewszystkiem przystosowanie go do ruchu pasażerskiego i szczególną zwrósiły uwagę na zapewnienie podróżnym jaknajwiększego bezpieczeństwa. Wychodząc z tego założenia, zastosowano bardzo silną oś przednią, wykonaną ze stali chromoniklowej, wzmocniony mechanizm kierowniczy i hamulce, działające na wszystkie cztery koła, których skuteczność spotęgowano przez dodanie aparatu próżniowego syst. „Westinghouse“, działającego samoczynnie. Nie zapomniano przytem o hamulcu ręcznym, działającym bezpośrednio na bęben ze skrzynką przekładniową.

W związku z przeznaczeniem podwozia, starano się nadać ramie kształt, jaknajbardziej sprzyjający osadzeniu trwałej i wygodnej karoserji autobusowej, co zresztą bynajmniej nie znaczy, że podwozie AW nie może służyć do innych celów transportowych, gdyż posiada ono równocześnie wszystkie cechy szybkiego nowoczesnego podwozia ciężarowego. Ramę podwozia AW tworzą dwie silne podłużnice, tłoczone z blachy stalowej, połączone pięcioma poprzeczkami. Boczne wsporniki służą do zawieszenia nadwozia, które dzięki temu może być zbudowane znacznie lżej i niżej,

Na szczególną uwagę zasługuje resorowanie podwozia. Rama wspiera się na długich i bardzo szerokich resorach końcami w gumowych wspornikach. Praktyka wykazała, że gumowe zawieszenie resorów wytrzymuje wiele tysięcy kilometrów bez potrzeby smarowania i konserwacji, co, jak wiadomo, przy innych systemach zawieszenia jest nieosiągalne.

Dla uzupełnienia opisu podajemy poniżej główne wymiary charakterystyczne podwozia.

Rozstawienie kół — 4500 mm. kolej — 1600 mm. miejsce na karoserję — 5450 mm. x 2000 mm. koła do opon 32 x 6, tylne — podwójne, Całkowita długość po skarosowaniu wyniesie 7 metrów.

Tak znaczne rozmiary podwozia pozwolą na umieszczenie bardzo wygodnej karoserji na 20 a nawet więcej podróżnych.

Krótki rzut oka na nowy samochód „URSUS AW" wystarczy, aby zauważyć że posiada on wszelkie cechy, jakim powinno odpowiadać podwozie autobusowe. Próbne jazdy pod pełnem obciążeniem dowiodły, że „URSUS AW" na ciężkiej, błotnistej szosie wiosennej z łatwością przekracza maksymalną szybkość, dozwoloną dla autobusów.

Przystąpiono już do karosowania pierwszych podwozi i wkrótce ujrzymy na szosach autobusy, wykonane całkowicie w kraju.

Można śmiało powiedzieć, że Zakłady Mechaniczne „URSUS" cel swój osiągnęły, dając autobus naprawdę nowoczesny, nieustępujący pod żadnym względem najlepszym maszynom zagranicznym.

Raid motocyklowy
Buenos Aires — New York.

Zbliżający się sezon motocyklowy obfituje w szereg ciekawych imprez sportowych. Między innemi ma byś podjęty *dalekodystansowy raid motocyklowy* Buenos Aires — New York, wzdłuż wybrzeży wschodnich Ameryki Południowej via Panama.

Czterej włosi, którzy podejmują się odbyć ten raid na dwu motocyklach z wózkami, obliczają, że raid ten potrwa około roku.

Najbardziej kulminacyjnym punktem tej imprezy ma być przenoszenie rozmontowanych motocykli przez tereny górskie nieposiadające żadnych dróg.

Przedsiębiorczy ten „kwartet włoski" składa się z następujących zawodników: V. de Santi, L. Totti, O. Fagano i A. Mor. Cel jazdy, jak wynika z relacji tych czterech, jest czysto sportowy. *Finansują go przodujące towarzystwa motocyklowe* i kopalń naftowych.

Projektowana trasa jest następująca: *Buenos Aires, Rosario, Mendoza, Santiago'de Chile, Valparaiso, Copiape, Pisko, Lima, Quito,* dalej przez Kolumbję do Panamy, San José, Costa Rica, Tegucigalpa, Guatemala City, Vera Cruz, Tampica, Lavendo, Texas, New-York.

Ceny samochodów niemieckich.

Ruch cen samochodów niemieckich w 1928 r. nie był jednolity. O ile bowiem wozy osobowe pod wpływem dwukrotnej zniżki ceł spadły w cenie wahając się od 62,4 proc. do 57.1 proc. cen przedwojennych, o tyle wozy ciężarowe miały tendencję stalszą utrzymując się na trwałem poziomie cen 65,6 proc. cen przedwojennych. W czasie inflancji bowiem w Niemczech ceny wozów osobowych były wyższe od wozów ciężarowych około 25 proc., jednakowoż popyt na wozy osobowe zmniejszał się stale, tak że, początek roku 1928 wykazał już poważną zniżkę wyrażającą się w różnicy 3,2 proc. na korzyć wozów osobowych. W przeciwieństwie do okresu silnej zniżki i wyrównywania się „nożyc" między cenami wozów osobowych, a ciężarowych zaznacza się obecnie pewna konsolidacja cen i nie trzeba spodziewać się jakichś poważniejszych zmian cenników. (O ile oczywiście nie zrobi jakiejś niespodzianki Opel). Obecnie fabryki niemieckie kalkulują ceny wozów bardzo ściśle licząc się z konkurencją zagraniczną i z koniecznością choćby częściowego tylko utrzymania rynku. W niektórych wypadkach cena wozu osobowego sięga 50 proc. ceny przedwojennej. Jak daleko posunięto ścisłość kalkulacji świadczy fakt, że dwukrotna zniżka ceł w roku w ciągu 1928 roku nie mogła już wpłynąć na dalsze obniżenie cennika samochodów niemieckich. Oczywiście otworzyło to rynek konkurencji zagranicznej i w rezultacie przemysł samochodowy niemiecki musiał zrezygnować częściowo z utrzymania się na wewnętrznym rynku.

Ograniczenia szybkości jazdy.

Dozwolone maximum szybkości w obrębie wielkich miast spada z roku na rok, uzależniając się coraz bardziej od „zagęszczenia" ruchu ulicznego w pewnych porach dnia. Ostatnio dokonano w Nowym Yorku szeregu jazd eksperymentalnych, celem ustalenia ile czasu potrzeba na przejechanie w pewnych punktach miasta i o pewnej porze dnia jednego kilometra. Wyniki tych prób są conajmniej zastanawiające. I tak na przejechanie jednego kilometra samochodem zużywa się w centrum Nowego Yorku przedpołudniem 37 minut, w południe 44 minut, popołudniu 57 i około godz. 9-ej wieczorem 25 minut.

W przeciwieństwie do Nowego Yorku Paryż jest „najszybszem" miastem pod względem możliwej szybkości samochodowej, analogiczne bowiem próby wykazały, że maximum czasu. zużytego na przejechanie samochodem jednego kilometra w centrum, wynosi „tylko" 30 minut. wieczorem wystarcza najzupełniej 18 minut. Główną przyczyną tych różnic między Nowym Yorkiem a Paryżem jest odmienny system regulowania ruchu ulicznego. System nowojorski, wpływając na opóźnienie ruchu samochodowego, zapewnia większe bezpieczeństwo przechodniem.

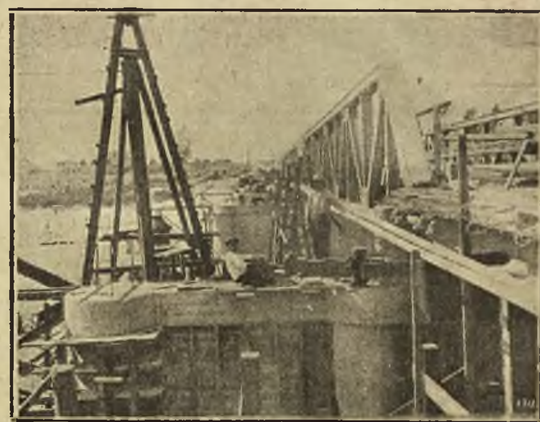
„Rakietowe" próby.

Dnia 1-go b.m. odbyły się w Adenan nowe próby jazd rakietowych. W tym wypadku dokonywano prób nietylko z samochodem — jak poprzednio — lecz również z motocyklem rakietowym, Znany jeździec Volkhart osiągnął w tych próbach całkiem zadawalające rezultaty. Współpasażerką jego była Ranna Waldenfels z Düsseldorfu. Na samochodzie osiągnął Volkhart jadący z pasażerką około 130 km. na godzinę.

Próby z motocyklem rakietowym wypadły nieco gorzej, przynosząc pewne rozczarowanie publiczności, ponieważ ładunek rakiet wystarczył tylko do przyjechania na motocylku około 300 metrów.

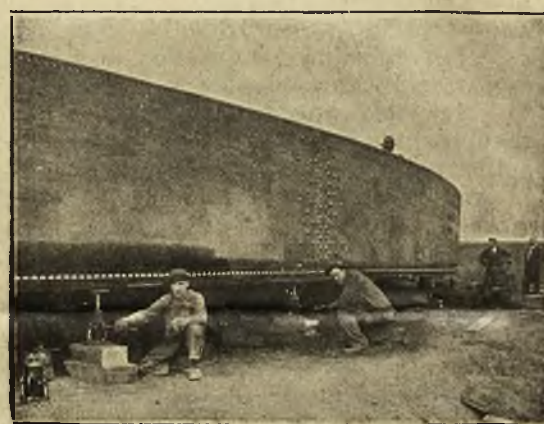
Lewarki hydrauliczne
Blackhawk.

Lewarki hydraliczne, używane doniedawna wyłącznie do podnoszenia samochodów, zyskały obecnie nieograniczone pole zastosowania. Dość wymienić, że lewarki hydrauliczne stosują w Ameryce zarówno w warsztatach do prostowania osi ciężarowych samochodów, jak również przy budowie wagonów, parowozów, kotłów, silników Diesel'a, wszelkich zbiorników i t. p. Również ciężki przemysł posługuje się z powodzeniem lewarkami hydraulicznemi.



Most przesunięty na odległość 4,6 mtr, przy pomocy lewarków o nośności 30 ton każdy.

Na załączonych oryginalnych fotografjach widzimy most o wadze 3000 ton zbudowany na jednej z rzek w Ameryce, most ten został ustawiony na miejscu starego mostu w przeciągu jednej nocy. Przesunięto go na odległość 4,6 metra przy pomocy 8-miu lewarków o nośności 30 ton każdy.



Zbiornik o średnicy 52 mtr. przeniesiony z pomocą lewarków Blackhawk.

Druga fotografia przedstawia budowę wielkiego zbiornika o średnicy 52 metry, który został podniesiony za pomocą lewarków na wysokość 7,5 m, co pozwoliło na budowanie pod nim fundamentów żelazobetonowych.

Pozatem w Ameryce stosują lewarki hydrauliczne wszędzie, gdzie nie opłaca się sprowadzanie dużych i kosztownych maszyn, a więc do wyginania na miejscu rur gazowych i wodociągowych, do podnoszenia wagonów, lokomotyw, ustawiania silników Diesl'a dźwigarów mostowych.

Specjalne powodzenie posiadają lewarki hydrauliczne w dziedzinie kontroli, gdyż na manometrze, wskazującym ciśnienie cieczy, zawartej w lewarku, w ten sposób można odczytać bądź obciążenie badanego samochodu, bądź też wytrzymałość na ściskanie lub rozciąganie badanego materjału.

To rozległe zastosowanie zawdzięczają lewarki hydrauliczne temu, że niektóre fabryki wyrabiające przedtem rozmaite narzędzie warsztatowe, obecnie specjalizują się wyłącznie w dziedzinie budowy lewarków. Rezultaty tej specjalizacji są aż nadto widoczne. Jedna z pierwszych fabryk lewarków hydraulicznych *„Blackhawk"* w Ameryce wyrabia już lewarków o tak rozległej skali nośności (od 1 do 75 tonn), że w swojej produkcji posiada ona lewarki, które mogą znaleźć zastosowanie we wszystkich dziedzinach przemysłu



HYDRO — LEWARKI
BLACKHAWK
DO WSZYSTKICH TYPÓW SAMOCHODÓW
ORAZ
DO ROBÓT WARSZTATOWYCH I PRZEMYSŁU



LEWAREK BLACKHAWK DO SPRAWDZANIA OBCIĄŻEŃ.

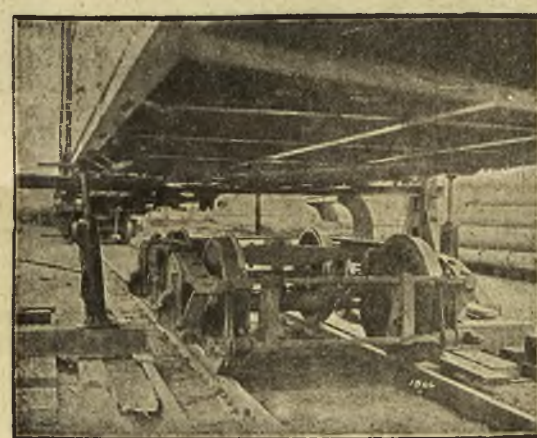
NOŚNOŚĆ
OD 1½ DO 75 TON

GWARANCJA 5-CIO LETNIA

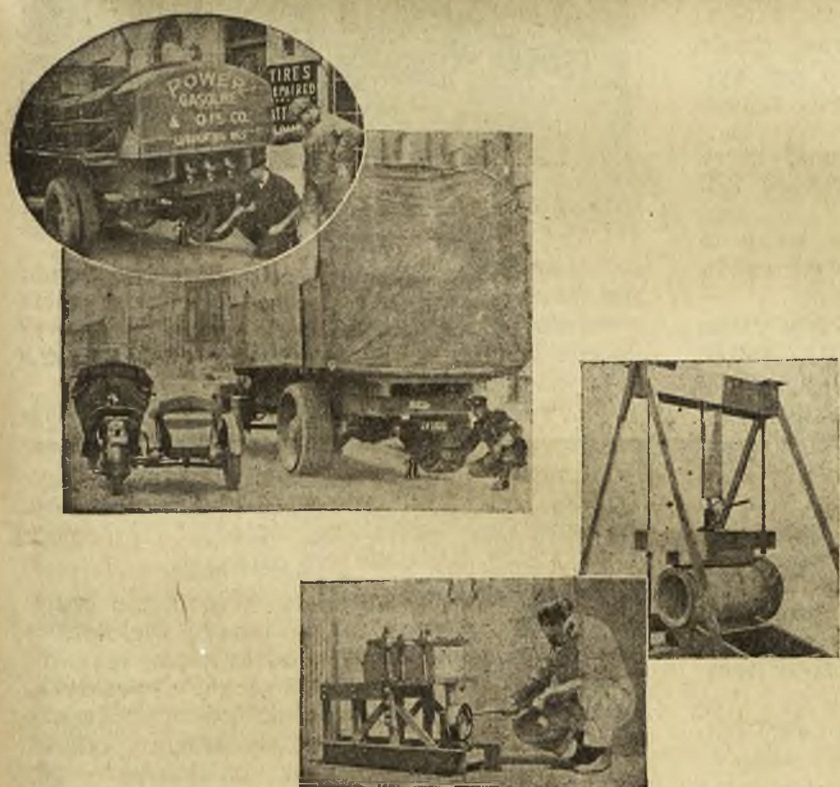


LEWAREK BLACKHAWK AUTOBUSOWY.

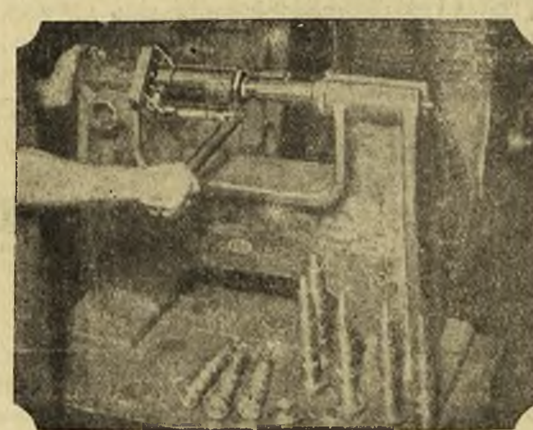




PODNOSZENIE WAGONÓW.



ZASTOSOWANIE LEWARKÓW DO SPRAWDZANIA OBCIĄŻEŃ.



PRASA HYDRAULICZNA ZA POMOCĄ LEWARKA.

GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO
„SAINT-DIDIER"
Warszawa, Mazowiecka 9.

TELEFONY: DYREKCJA 328-81; ZARZĄD 328-84; BIURA, SKŁADY: 328-87.
WYDZ. SAMOCH. 335-84.

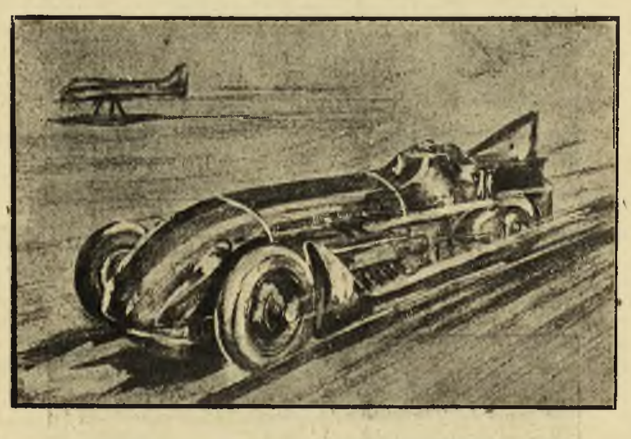
WŁADCY ZAWROTNYCH SZYBKOŚCI.

Co było dawniej utopją — dziś jest — rzeczywistością.

Major H. O. D. Segrave pobił światowy rekord szybkości! Sławny angielski champion samochodowy rozwinął na swej maszynie „Złota strzała" zawrotną szybkość 372 klm. na godzinę! Wiadomość tą, jak błyskawica obiegła świat cały i sprawiła iście piorunujące wrażenie: Segrave pobił stary rekord o 40 klm.!

Postęp ludzkości idzie naprzód niepowstrzymanem ogromnem tempie. Musimy jednak stwierdzić, że w dziedzinie szybkości tempo postępu jest największe. Najlepszem tego dowodem jest historja rekordów szybkości. Niedawno jeszcze uważano iż szybkość 300 klm. na godzinę jest niedościgniona jak dla maszyny, tak dla człowieka. *Tak laicy, jak technicy i lekarze dowodzili iż jest to utopja,* lecz postęp, idąc jak lawina zamienił tę utopję w rzeczywistość i pozostawił ją daleko poza sobą. Pierwszą maszyną, która pobiła rekord 300-tu klm. był samolot. Wkrótce potem przekroczono tą szybkość i na ziemi przy pomocy samochodu. W międzyczasie szybkość samolotu dąży do 500 klm. na godzinę.

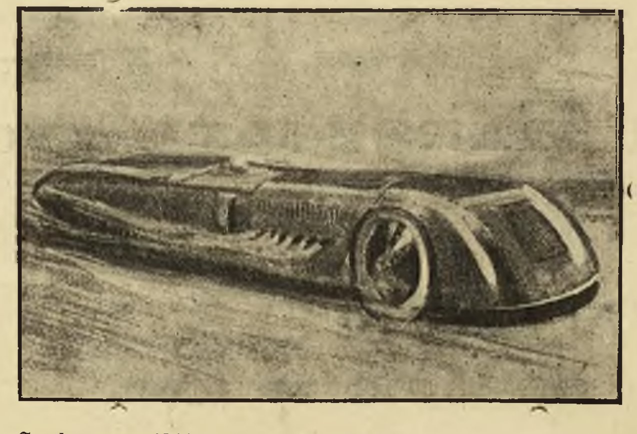
Pierwszy oficjalny rekord szybkości był ustanowiony przez Casseloup'a. *Wynosił on 63,1 klm. na godzinę.* Wyczyn ten wydawał się niewiarogodnym, gdyż uważano wówczas, że szybkość ponad 50 klm. nie jest możliwą dla człowieka.



„Niebieski Ptak" Campbella w szalonym pędzie 332 klm. na godzinę.

Gdy zostało jednak stwierdzone, że Chasseloup osiągnął tą zawrotną na owe czasy szybkość i żyje, a nawet organizm jego nie poniósł żadnych uszkodzeń, to znaleźli się i tacy, którzy twierdzili, że nie obeszło się tu bez udziału sił nadprzyrodzonych. Były to czasy *gdy szybkość 100 klm. na godzinę była uważana za niemożliwą* do osiągnięcia wogóle. Jednak niedługo. Już w następnym roku sceptyków zaskoczył fakt pobicia światowego rekordu przez Jenatzkiego, który osiągnął szybkość 65 klm. na godzinę, Chasseloup przyjął tą wiadomość jako wyzwanie i podniósł rzuconą rękawicę, ustanawiając nasz rekord 70 klm. na godzinę. Dzięki ich współzawodnictwu światowe rekordy szybkości w ciągu tegoż samego 1899 r. upadały 5-io krotnie. Zwycięscą wreszcie został Jenatzky osiągając 105,9 klm. na godzinę.

Ten sposób graniczoną szybkość 100 klm. na godzinę została przekroczona. *Uważano wówczas, że jest to maximum co można osiągnąć,* i wątpiono poważnie w możliwość dalszego postępu w tej dziedzinie. Chasseloup i Jenatzky posługiwali się samochodami o napędzie elektrycznym.



Sunbeam o 1000 KM., na którym Segrave pobił rekord 300 klm. na godzinę.

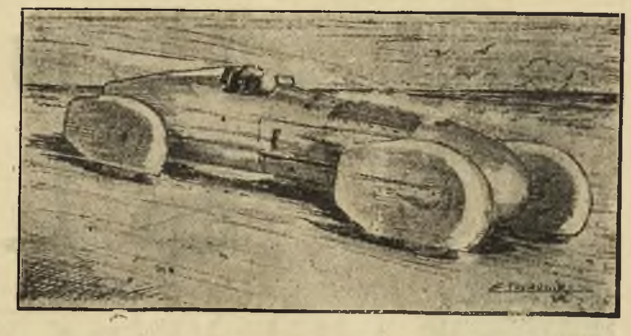
W roku 1902 zjawia się nowy champion szybkości Serpolet, który wybudował specjalny samochód z napędem parowym *i rozwinął na nim szybkość 120 klm.* na godzinę. Tegoż roku zjawia się samochód z silnikiem wybuchowym, na którym Vanderbildt, Tournier i Augieres ustanowili rekord 124 klm. na godzinę. Od tej chwili silnik wybuchowy staje się zasadniczym silnikiem samochodowym. Szereg zawodników ustanawia jeden po drugim coraz to nowe rekordy. Niektóre z nich trwają zaledwie kilka dni. W roku 1909 Hemery na samochodzie *Benz ustanawia rekord 202 klm.* na godzinę, przekraczając w ten sposób dalszą granicę szybkości 200 klm. na godzinę. Znalazło się i teraz bardzo wielu, którzy twierdzili, że pod względem szybkości granica została osiągnięta. Dzięki wojnie rekord ten trwał rzeczywiście bardzo długo. Upadł on wreszcie 17 kwietnia 1922 roku dzięki anglikowi Lee Guiness, który ustanowił nowy rekord 205 klm. na godzinę.

Od tej chwili na światowej arenie zjawia się szereg wielkich imion. Pierwszym jest kpt. Malcolm Campbell, który ustanowił rekord 225 klm. na godzinę.

Po nim przychodzi René Thomas, który na samochodzie Delage rozwija szybkość 230 klm. na godzinę.

Dalej przybywa anglik Eldridge, który na specjalnym Super Fiacie podwyższa rekord do 234,9 klm.

Rekord ten wkrótce zostaje pobity przez kapitana Malcolma Campbella, który *ustala szybkość 235 klm.* i tegoż roku pobiją swój własny rekord szybkością 242,8 klm. na godzinę.

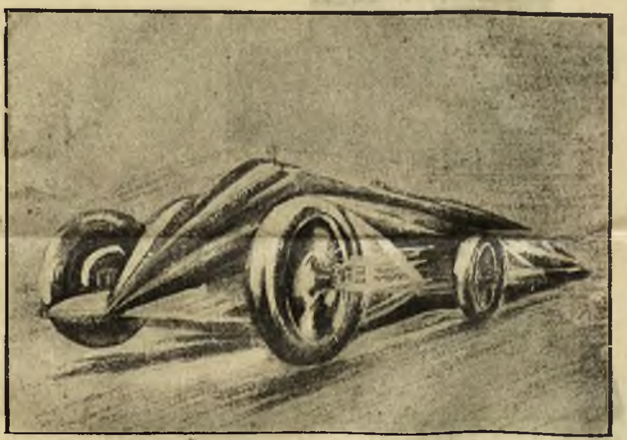


Samochód Stutz, który przewrócił się podczas próby pobicia rekordu i pogrzebał pod swemi szczątkami znanego zawodnika Lockharta.

Teraz zjawia się dzisiejszy zwycięzca major H. O. D. Segrave, który ustala swój wstępny *rekord 245 klm. na godzinę.* Szereg dalszych zawodników podnosi rekord szybko zbliżając się do 300 klm. na godzinę. Następuje tu w krótkim czasie, jedna po drugiej dwie tragedje. Podczas zawodów ponoszą śmierć Edridge i Thomas.

Tragedje te nie powstrzymały nowych śmiałków. 300 klm. przekracza Segrave w roku 1927 na samochodzie Sunbeam specjalnie zbudowanym do tego celu. Samochód ten zostaje wyposażony w dwa silniki o mocy 500 koni. *Rekord został ustalony na wybrzeżu morskim w Kalifornji.* Przekroczenie szybkości 300 klm. na godzinę było niezwykłą sensacją. Twierdzono powszechnie, że jest to bezspornie granica, którą można było osiągnąć i że rekord ten potrwa wieki.

Teraz występuje wielki rywal Segreva kapitan Malcolm Compbell, który buduje specjalny samochód, montując na nim silnik lotniczy Napier. Samolot wyposażony w ten silnik *rozwijał szybkość około 500 klm.* na godzinę. Silnik posiadał moc 870 koni przy 3300 obrotach.



„Złota strzała" Segrave'a w zawrotnej rekordowej jeździe z szybkością 372 klm. 340 m. na godzinę.

Kapitan Campbell wysyła swoj samochód do Ameryki, by przeprowadzić próbę pobicia rekordu na daytońskiej plaży w Kalifornji. 19 lutego 1928 r. *ustanawia nowy rekord 332,9* klm. na godzinę.

Ameryka nie chciała pozostać w tyle

(?)

NIESAMOWITY POJEDYNEK.

(Nowela sensacyjna.)

Pierwszy kur piał dawno...

Różowiła się jutrzenka...

Przez wysokie weneckie okna, szpitala dla umysłowo chorych w Nieznanem, przedzierały się pierwsze nieśmiałe promienie słoneczne. Cisza, głęboka cisza panowała wokoło.

* * *

— Tajemniczy typ, doprawdy; w mojej trzydziestoletniej praktyce spotykam podobną ideę fix poraz pierwszy—rozparty w głębokim fotelu, zaciągając się papierosem—ciągnął ordynator szpitala — doktór Jerliński, zwracając się do asystenta Borowicza.

— Wszak nie zaprzeczycie mi kolego, że ci wszyscy nasi chorzy, mniej lub więcej, posiadający manje prześladowcze, są w porównaniu z tym *tajemniczym,* pospolite typy. Odkąd przywieziono nam tą pokrwawioną masakrę. odkąd zagoiły się rany tego *tajemniczego* i od czasu, gdy odzyskał mowę, mowę szaleńca, trapi mnie myśl: na jakim punkcie powstało u niego pomieszanie zmysłów? Rozumię, że przy tej okrutnej katastrofie samochodowej, przy tym strasznym zderzeniu i od wstrząsu, powstać mogła choroba, ba! lecz tu znów nasuwa się druga zagadka, co spowodowało tą katastrofę!? Co było czynnikiem zatracenia zmysłów przez tego zdawało by się gentlemana, — bo pomimo jego opłakanego stanu, widać jest, że należy do klasy wyższej, no i jego strzaskana Bugatti również za tem przemawia.

— Ba! gdyby, panie ordynacie... Ja również nie mogę...

. . . .

— Hej tam! Otwórzcie!—rozległ się nagle przeciągły przenikający wskroś krzyk—nie. raczej ryk,—równający się rykowi wydobywającemu się z paszczy potwora. Potem zagrzmiał łomot i stuk, za nim powtórnie, przeciągły jęk...

— Oto rozpoczyna, — mówił spokojnie ordynator, głosem człowieka, któremu brewerje warjata nie są obce.

Zegar w głównym holu wybijał w tym czasie godzinę czwartą...

— I to, dziwne kolego, zawsze rozpoczyna się szał jego o tej samej godzinie. W tym też mniej więcej czasie, dano nam znać telefonicznie z posterunku policji, przed czterdziestu dniami o tej potwornej katastrofie. Pamiętam, jak dziś, wstałem do rannej wizytacji i pierwszy przyjąłem wiadomość. Gdyśmy po upływie kilkunastu minut przyjechali na miejsce wypadku, był już i komisarz Ilski. Jednak i on, pomimo swej największej zdolności i przebiegłości, nic w śledztwie nie osiągnął.

Opowiadam wam, to kolego, bo czuję, że po raz pierwszy w swej wieloletniej praktyce intuicja mnie zawodzi. Wiem, iż pomimo tego, że jesteście młodzi wiekiem i praktyką, wiecie wiele i jesteście zdolni. Może wasz świeży w tym wypadku, umysł, wynajdzie podłoże zatracenia zmysłów, przez obłąkańca — separatki Nr. 113. Dlatego też chcę wszystko koledze powiedzieć, a jesteście w Nieznanem dopiero piąty dzień.

Młody asystent zdawałoby się pochłaniał każde słowo swego zwierzchnika i słuchał — nie przerywając.

— Więc wracam do chwili, na której się zatrzymałem—mówił dalej dr. Jerliński, zapalając niewiadomo który z rzędu papieros.

— Gdyśmy przybyli na miejsce wypadku, a było to na skrzyżowaniu dróg, około Polomic,—miejsce to koledze zapewne znane,—no i jadąc do naszego zakładu, trudno jest go nie zauważyć. Zresztą spostrzegłem, że kolega lubi przyrodę, a jest to najpiękniejszy zakątek, naszych okolic. Otóż, pomimo tego, że drogi krzyżują się w dolinie stromych gór, szosa jest jednak gładka jak stół.—Nie dziwił-

przy ustalaniu światowych rekordów szybkości i po tragicznej próbie amerykanina Lockharta, pobiją rekord światowy amerykanin Ray Keech ustanawiając 334 klm. na godzinę. Samochód jego był opatrzony trzema silnikami lotniczemi o ogólnej mocy z 1500 koni.

Wyczyn ten zakończył rok 1928.

Rok bieżący rozpoczynamy pod znakiem rekordu Segrava. Rozwinął on na daytońskiej plaży szybkość 372 klm. 340 metrów na godzinę. Samochód jego *„Złota strzała"* był wyposażony w 12-to cylindrowy lotniczy silnik Napier, o maxymalnej mocy 900 koni przy 3300 obrotach.

Jak opowiada Segrave warunki jazdy nie były zbyt sprzyjające. Dął dość silny wiatr i na wybrzeżu było tak mglisto iż musiał on zastosować 2 sygnały świetlne oznaczające start i metę by nie zmylić kierunku jazdy.

Segrave wziął 7-io klm. rozpęd i przejechał 1 milę z szybkością 231,511 mil na godzinę. Po zatrzymaniu samochodu chłodnica znowu została napełniona lodem i zamienione koła wraz z pneumatykami. Przy drugiej jeździe Segrave osiągnął 231,213 mil na godzinę. Przeciętna szybkość wyniosła 372 klm. 340 metrów na godzinę.

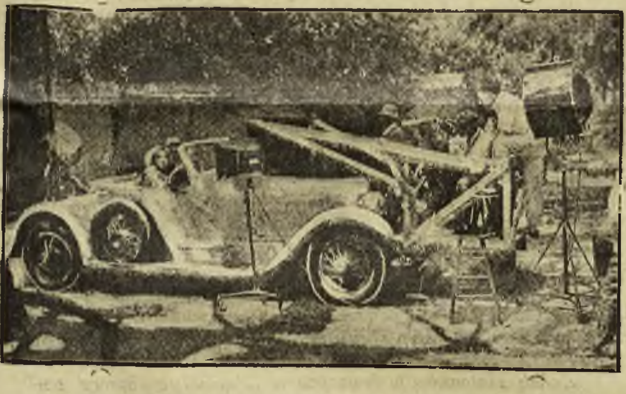
Tegoż dnia chciał dokonać próby pobicia rekordu amerykanin Bible, ale przypływ przeszkodził mu, a przy drugiej próbie rozbił maszynę, ginąc na miejscu.

Po wielkich i długotrwałych owacjach na cześć Segrava, ogłosił on zebranym, że nie będzie już więcej walczył o rekordy samochodowe, o ile rekord jego nie zostanie pobity jeszcze przed wyjazdem z Ameryki. Rekord nie został pobity i Segrave wysłał swoją „Złotą strzałę" do Anglji.

W Anglji Segrave ma zamiar ustanowić *światowy rekord na wodzie*, na specjalnej łodzi motorowej angielskiego wyrobu.

Ciekawym jest, że żadnemu fotografowi nie udało się sfotografować „Złotej strzały" w czasie jej rekordowej jazdy. Niełatwem było spostrzec mknący samochód nawet okiem.

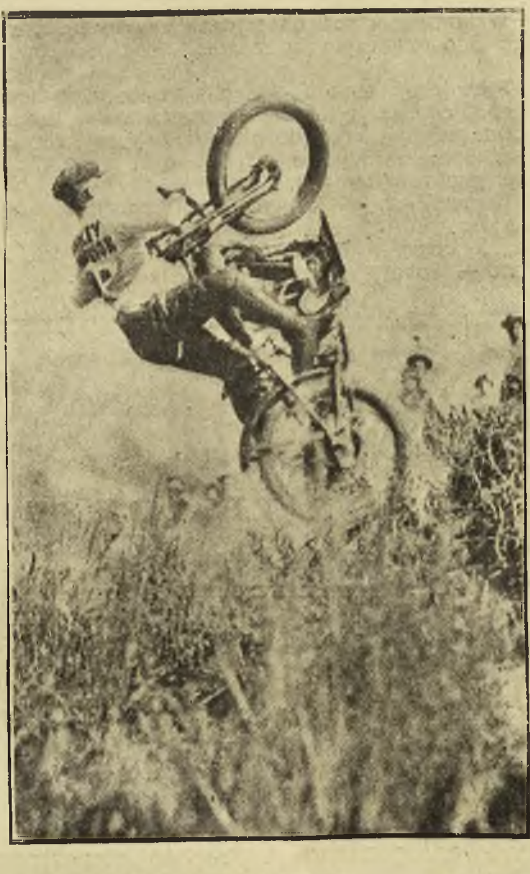
(Rysunki i cyfry zaczerpnięte z czesk. miesięczn. „Motor".)



Jak się tworzą „rekordy szybkości" na filmie. Urocza Greta Garbo i John Gilbert w „90-cio kilometrowym tempie".

OD ADMINISTRACJI:

Prosimy Sz. Prenumeratorów, dla uniknięcia pomyłek, o wyraźne wypełnianie blankietów nadawczych.



KOMUNIKAT PRASOWY
Polskiego Związku Motocyklowego:

1. F.I.C.M. (federation International des Clubs Motocyclistes) nadesłało nowy biuletyn dwu rekordów światowych:

a) Kierowca — C. J. Williams (zawodnik — Brooklands, England) dnia 26 marca osiągnął: 1) na dystansie 50 km. szybkość 173,59 km.-godz. przebywając ten dystans w 17 minut 16,91 sek. 2) na dystansie 50 mil szybkość 174,06 km.-godz. przebywając ten dystans w 27 min. i 44,24 sek., 3) na dystansie 100 km. szybkość 174,01 km.-godz. przebywając ten dystans w 34 min. 28,78 sek. Motocykl „Releigh" 598 cm. (Kat. A. klasa D. & E.).

b) Kierowca Mme Stewart (zawodnik — Montlhery, France) dnia 25 marca 1929 r. osiągnęła na dystansie 200 mil szybkość 134,68 km.-godz. przebywając ten dystans w 2 godz. 23 min. i 57,17 sek. W czasie 2 godz. przebyła dystans 356,753 km. osiągając szybkość 118,92 km.-godz. Motocykl marki „Morgan JAP" 1100 ccm. (Kat. C. klasa K.).

2. Wobec zbliżającego się sezonu sportowego P.Z.M. zwraca się do wszystkich swoich członków, *aby we własnym interesie zawczasu zaopatrzyli się w licencje sportowe*, celem uniknięcia przy zamawianiu w ostatniej chwili nagromadzania się podań, co może wpłynąć na mniej sprawne załatwianie ich i opóźnienia w doręczaniu licencyj petentom. Podania należy kierować pod adresem skarbnika P. Z. M. p. Antoniego Kaczyńskiego Warszawa, Żoliborz, Śmiała 53.

3. W kwietniu odbędą się następujące zawody motocyklowe:

a) krajowe, według Kalendarza P. Z. M.

14 *Konkurs jazdy terenowej* P. K. M. Warszawa
28 *Raid Śląski* Śląski K. M. 250 km.

b) zagraniczne, według otrzymanego zaproszenia.

21 do 5 maja *„Tour de France"* Motocycle Club de France 4200 km.

R E G U L A M I N
„2-go Motocyklowego Konkursu Turystycznego" Polskiego Związku Mocyklowego.

W celu zainteresowania członków klubów zrzeszonych w P. Z. M. turystyką motocyklową Zarząd P. Z. M. ogłasza „2-gi Motocyklowy konkurs turystyczny". *Konkurs będzie trwał od dnia 1 maja do dnia 1 listopada 1929 r.* Teren konkursu obejmuje całą Europę.

Do konkursu dopuszczeni są wszyscy członkowie klubów, zrzeszonych w P. M. Z. przyczem posiadanie licencji sportowych (zawodnika lub kierowcy) nie jest wymagane.

Zadaniem konkursu jest *przejechanie w czasie określonym* i na terenie określonym, *jaknajwiększej ilości kilometrów* w celach turystycznych.

Przejazdy mogą się odbywać bądź *w formie wycieczek klubowych bądź też indywidualnie*, lecz z zachowaniem dalszych warunków konkursu.

W celu *kontroli ilości przejechanych kilometrów*, każdy biorący udział w konkursie winien:

1) przed każdym wyjazdem z Zarządu swego klubu wziąć kartę turystyczną za opłatą 1.— zł. Karta ta jest ważna tylko na 1 wyjazd (czas jednak wyjazdu jest nieograniczony).
2) wypełnić odpowiednie rubryki karty i przed stawić wypełnioną i podpisaną kartę do Zarządu Klubu.
3) po wyjeździe w miejscowościach wybranych przez turystę jako punkty kontrolne, zgłosić się bądź do organizacji sportowych bądź do władz administracyjnych z prośbą o poświadczenie przejazdu.
4) po powrocie zwrócić w terminie 3-dniowym kartę wraz z ewentualnym opisem wycieczki, fotografjami, mapką trasy i uwagami od Zarządu Klubu.

Zarząd Klubu przesyła kartę wraz z załącznikami do P.Z.M. przyczem Zarządy Klubów powinny prowadzić ewidencję wycieczek.

Za wycieczkę uważa się okres czasu od chwili wyjazdu aż do chwili przyjazdu do miejsca stałego zamieszkania.

Do konkursu dopuszczone są i motocykle z wózkami.

Klasyfikacja będzie się odbywać w-g następujących zasad:

a) *za każdy przejechany skończony kilometr liczyć się będzie 1 punkt,*

b) *za każdy nadesłany opis wycieczki będzie się liczyć dodatkowo do 50 punktów w-g uznania Komisji Sport. P. Z. M.*

Opis musi zawierać: ile motocykli brało udział w wycieczce, opis stanu drogi, skorygowany kilometraż i zaznaczenie kilometrażu, którego niema miejsca gdzie brano benzynę (adres), hotele gdzie się zatrzymano, miejscowości lub zabytki, które zwiedzano i t. p.



Ulubionym sportem amerykańskich motocyklistów, jest wjeżdżanie pod stromą górę. Próby te w 90 % kończą się rozbiciem maszyny, a i niejednokrotnie kalectwem jeźdźca. Podajemy dwa zdjęcia takich zawodów, które najlepiej ujawniają grozę i efekt pomysłowej jazdy.

c) *za każdą nadesłaną fotografję będzie się liczyć* do 10 punktów w zależności od jakości wykonania i treści zdjęcia w-g uznania Komisji Sportowej P. Z. M. W razie zbiorowej wycieczki — za właściciela fotografji będzie się uważać osobę, która fotografowała.

d) *za każdą nadesłaną mapkę trasy wycieczki* liczyć się będzie do 50 punktów w zależności od długości trasy i jakości wykonania w-g uznania Komisji Sportowej P. Z. M.

Kwalifikacja będzie ułożona w-g sumy uzyskanych punktów w czasie trwania konkursu.

Klasyfikację prowadzi Komisja Sportowa P. Z. M. dokąd też należy kierować wszelkie reklamacje dotyczące konkursu.

Klub *którego członkowie razem osiągną największą ilość punktów* otrzyma nagrodę P. Z. M. i odnośny dyplom.

bym się, gdybyśmy znaleźli maszynę strzaskaną o przydrożny krzyż, który jest o kilka kroków od miejsca rozegranej tragedji, lub leżące w rowie, lecz to nas wszystkich uderzyło:—Bugatti było dosłownie zdruzgotane, na samym środku szosy i na skrzyżowaniu dróg, gdzie jest wiele miejsca, nawet do wyminięcia dwu jadących obok siebie aut.

Eksperci, którzy byli na miejscu wypadku i oglądali rozbitą maszynę, stwierdzili tylko jedno:

Jeździec musiał najechać, i to w największym pędzie na — jakąś przeszkodę.— Lecz co mogło jadącemu zatarasować drogę? Jaki demon, mógł stanąć na drodze?

Gdyśmy brali na nosze nieprzytomnego *tajemniczego*, było to, według wszelkich danych, najwyżej w godzinę po wypadku. Szczątki silnika, były jeszcze ciepłe, pomimo rannego chłodu, a przy ranach tajemniczego, nie było zaskrzepniętej krwi. Więc nikt by nie zdążył, tej *ewentualnej* przeszkody tak szybko usunąć.

Przy rannym nic nie znaleziono. Żadnego dowodu, jakiegoś bodaj świstka, po którym można było dojść jego tożsamości. Numeru rejestracyjnego rownież przy wozie nie było, a odnaleziony numer na zdruzgotanym silniku, nic nie ułatwił. Fabryka, odpisała policji naszej, — jak mi mówił komisarz Ilski — listem treści następującej:

„Ośmiocylindrową Bugatti nabył nieznany nam sportsman, w dniu 25 sierpnia 1927 roku, w czasie zwiedzania naszej fabryki, przez zbiorową wycieczkę z Turina".

— I tak wszystkie ślady zginęły—zakończył swą opowieść dr. Jerliński...

. . . .

Na kurytarzach słychać już było krzątanie służby. Dzień odbierał swe prawa nocy. Ciche i chrapliwe chichoty chorych zakłócały coraz bardziej ciszę, a ponad wszystko górował wrzask urywanych krzykliwych zdań, tajemniczego z separatki 113...

. . . .

Obaj doktorzy siedzieli nadal w swym gabinecie. Obaj pogrążeni w zadumie...

. . . .

(d. c. n.)

Motocyklista który zdobędzie największą ilość punktów otrzyma pierwszą nagrodę P. Z. M. tytuł *„najdzielniejszego turysty motocyklowego Polski na rok 1929“*, oraz odnośny dyplom.

Specjalne nagrody, instytucji, poszczególnych osób i firm będą ogłoszone wraz z regulaminem.

Z konkursu, decyzją Komisji Sportowej P. Z. M. *będą wykluczone osoby*, które popełnią czynności, mające na celu wprowadzenie w błąd Zarządów klubów lub Komisję Sportową P. Z. M.

Ogłoszenie wyników nastąpi w drugiej połowie grudnia.

Polski Związek Motocyklowy
(—) *St. Owczarski*
Kapitan Sport.

Sześciodniowe motocyklowe zawody zimowe.

Między 22 i 27 stycznia odbyły się doroczne zawody motocyklowe zimowe, organizowane przez czasopisma Moto-Revue i Le Matin. Zawody polegały na przebyciu, zgodnie z wyznaczonemi warunkami, sześciu różnych dróg okrężnych przyczem start i meta każdorazowo znajdowały się w Paryżu.

Jeden z etapów przeprowadzony został w ciągu nocy.

W konkursie uczęstniczyło 91 zawodników, z których 65 raid ukończyło, w czem 52, bez punktów karnych.

Prawdziwy tryumf święciły motocykle Gnome-Rhone 500 cm³, gdyż trzech kierowców *Naas, Bernard, Langloid* przybyli ex equo pierwsi do mety, zdobywając tem samem puhar w kat. 500 oraz złote medale, za brak punktów karnych.

Nagrody w poszczególnych kategorjach zdobyły motocykle:

175 ccm. — Rovin, 250 ccm. — San Sou Pap, 350 ccm. — Soyer, 500 ccm. — Gnome-Rhone.

Poczta lotnicza.

Wobec pojawiających się w ostatnich czasach w prasie, a nawet w prasie lotniczej, artykułów o poczcie lotniczej, których autorowie nie są należycie poinformowani o warunkach korzystania z poczty lotniczej, Zarząd Linij Lotniczych „Lot“ wyjaśnia, co następuje:

1. Pocztę lotniczą nadawać można we wszystkich urzędach pocztowych na całym terytorjum Rzplitej Polskiej, t. zn. nadawać ją można nawet w miejscowościach, które nie posiadają komunikacji powietrznej. W tym wypadku poczta przewożoną jest najszybszemi środkami lokomocji (koleją i t. p.) do najbliższego miasta, posiadającego komunikację powietrzną, a stamtąd dalej samolotem.

W miastach, które posiadają komunikację powietrzną, rozmieszczone są przy ulicach specjalne skrzynki dla poczty lotniczej.

Ponadto pocztę lotniczą w miastach, posiadających komunikację powietrzną nadawać można przez całą noc w urzędach pocztowo-telegraficznych. W Warszawie w rozmównicy publicznej przy placu Napoleona.

Opłaty za lotnicze przesyłki listowe (listy, karty, gazety, druki, próbki towarowe i t. d.) w obrocie europejskim wynoszą tylko podwójne zwykłe porto pocztowe.

Przesyłki listowe lotnicze należy *opłacać, nalepiając* specjalne *znaczki poczty lotniczej.* Znaczki te nabywać można w urzędach pocztowych i u rozsprzedawców prywatnych.

Poczta lotnicza w obrocie *krajowym* i nadchodząca z zagranicy, *bezwłocznie* po nadejściu na miejsce przeznaczenia *doręczana* jest w miejscowym okręgu doręczeń, *bez żadnych dopłat*, podobnie jak telegramy lub listy ekspressowe.

Czego chcą Aerokluby Akademickie?

W numerze 3 (53) „Młodego lotnika“ ukazał się artykuł, p. t. „Zadania Aeroklubów Akad.“ będący streszczeniem części referatu wygłoszonego przez Prezesa Związku Aeroklubów Akademickich na IV Zjeździe A.A. we Lwowie.

Niewątpliwie pan prezes Osiński mówił w najlepszej wierze, ale nie można przejść do porządku dziennego nad kilku ustępami jego przemówienia, a całość wygłoszonego referatu, tak jak on wygląda w wymienionym artykule, zupełnie celów Aeroklubów Akademickich nie wskazuje. Po prostu: nie można się zorjentować, o co p. Osińskiemu chodzi. Przytem p. Osiński przeczy sobie kilkakrotnie w swoim własnem przemówieniu, okrywając tem głębszą mgłą tajemnicy to, czego właściwie chce.

A więc, czytamy w artykule: *Nie mamy dotychczas tradycji lotniczej my—Polacy? tak ważnej dla rozwoju własnej myśli twórczej Brak nam gniazd tej myśli.“*

Nie mamy tradycji lotniczej?!

Czyżby p. Osiński nic a nic nie słyszał o bohaterskiej eskadrze Kościuszkowskiej na froncie? Czyżby obce mu były karty historji lotnictwa z czasów obrony Warszawy w r. 1920 i z Kijowskiej ofenzywy? Czy p. Osiński, Prezes Aeroklubów Akademickich nie pamięta nazwisk takich, jak kpt. Bastyr, mjr. Stec, por. Garsztka, Haber Włyński z pośród poległych, nie mówiąc już o dziesiątkach innych niemniej znanych — i takich jak, płk. Rayski, płk. Kossowski, kpt. Orliński, kpt. Gredgow i inni z pośród żyjących? Czy nic nie wiadomo p. Prezesowi o polskich rekordach mjr. Stachonia na samolotach Spad 61 we Francji, o sukcesach inż. Bartla, Zaleskiego i Rudlickiego na polu lotniczej konstrukcji polskiej? O wysiłkach Departamentu lotnictwa, Wydziału lotnictwa Cyw. Min. Komunikacji i przemysłowców polskich w kierunku stworzenia polskiej produkcji lotniczej, polskiego przemysłu, polskiej komunikacji powietrznej i polskiej lotniczej siły zbrojnej?

Tradycja, panie Prezesie, istnieje. Młoda jest, ale świetna i nie pan ją zapoczątkuje. Istnieje tradycja wojenna polskich pilotów, i tradycja sportu lotniczego, i tradycja linji komunikacyjnych, i tradycja przemysłowa i — wreszcie — tradycja wielkich raidów, z nazwiskami płk. Rayskiego, kpt. Orlińskiego, mjr. Idzikowskiego i Kubali na czele.

Tak. Trzeba spytać pierwszej lepszej panienki w Alejach Ujazdowskich, pierwszego lepszego uczniaka z 4-ej klasy, pierwszego lepszego robotnika, czy inteligenta—każdy wie z nich coś niecoś o tej tradycji. Mniejsza jednak o tradycję. Oto dalej czytamy następujące zdanie: „*...dzisiejsze młode pokolenie, a w szczególności akademicy, którzy w niedługim czasie obejmą ster rządów w państwie muszą owe braki uzupełnić“*.

Jak z powyższego wynika, p. Osiński w najbliższych miesiącach (a może dniach?) planuje zamach stanu, marsz na Belweder, przewrót, a wszystko to w tym celu, aby „stworzyć“ nieistniejącą jeszcze w Polsce tradycję lotniczą.

Dalej p. Osiński stwierdza, że L. O. P. P. zajmuje się wyłącznie gadaniem, wobec czego— zrealizować jej hasła muszą znów akademicy, którzy—według zdania p. Prezesa „niezastąpieni“. Zaraz obok czytamy, że *„Zadania ideowo propagandowe wysuwają się na czoło programu Aeroklubów Akademickich“*, zaś o kilkadziesiąt wierszy, że *„...wysunięto... na czoło zadania szkolenia na pilotów, bowiem cele propagandowe zwykle nie dadzą się uwidocznić w bilansie działalności.“*

No, więc co ostatecznie?... zamach stanu, fabrykowanie tradycji lotniczej, propaganda, czy też realizacja haseł L.O.P.P.P.!

Mniejsza o to. Grunt, jak jedynie jasno mówi pan Osiński, że państwo za mało na sport lotniczy daje: *„Gdy komunikacja powietrzna, którą co do celów państwowych można utożsamiać ze sportem, nie zapewnioną w budżecie państwowym na r. 1929/30 pomocą kilkumiljonową, sport ma niewiele ponad 200 tysięcy! Jest to niesłuszna i dla każdego widoczna dyspozycja...“ i t. d.*

Konkluzja. Dać miljony Aeroklubom na avionetki, zaś lotnictwo komunikacyjne puścić w harendę niemcom.

Pilot.

Latający sędzia.

Miasteczko Sandusky w Stanie Erie w Ameryce Północnej otrzymało osobliwość, jaką się nie może pochlubić wiele wielkich miast amerykańskich.

Jest nim Jack Parker, który przy ostatnich wyborach został powiatowym sędzią. Parker, wraz z bratem Lutherem, jest właścicielem fabryki aeroplanów, a po wyborze wprawdzie porzucił jej kierownictwo, ale zachował prywatny swój aeroplan, którego zamierza używać do ścigania zbrodniarzy, przysiągłszy publicznie, że użyje wszelkich środków do wytępienia zbrodniczości w Ameryce.

W każdym razie *pierwszemu schwytanemu przez niego zbrodniarzowi będzie o tyle dobrze*, że Parker zapowiedział, iż *będzie to jego gość na jego aeroplanie*, naturalnie w celu odstawienia go do więzienia.

Narazie jednak zachwyceni są sędzią-lotnikiem mieszkańcy wysepki Kellek na jeziorze Eril, którzy w niepogodę nieraz tygodniami byli odcięci od świata, a teraz otrzymują stale podobłoczne wizyty Parkera, który, na dobitek, czasami zabiera ze sobą z lądu wyspiarzy, niemogących się w burzę inaczej dostać do domu.

POLSKIE WYTWÓRNIE SAMOLOTÓW.

(Dokończenie)

Rozwój i działalność Spółki Akcyjnej „Samolot“.

Spółka Akcyjna „Samolot“ w Poznaniu — Ławicy założona została dnia 11 sierpnia 1923 r.

Spółka znalazła się w końcu 1926 r. w kłopotach finansowych, wobec czego ustalono w marcu 1927 r. nadzór sądowy, który trwał do dnia 1.VII 1928 r. Zobowiązania swoje nieuprzywilejowane uregulowała Spółka w 70 proc., zaś główny wierzyciel Zachodnio-Polskie Zjednoczenia Spirytusowe przyjęło na swą pretensję nową emisję kapitału akcyjnego w kwocie złotych 600 000, tak że w posiadaniu Zachodnio-Polskiego Zjednoczenia Spirytusowego znajduje się 97 proc. akcji. Finanse Spółki zostały całkowicie uregulowane i obecnie firma ma wszelkie szanse dalszego rozwoju.

Niezależnie od dostaw płatowców licencyjnych wzięła sobie Sp. Akc. za zadanie stworzenie własnego polskiego typu płatowców w konstrukcji których uwzględniono przedewszystkiem krajowy materjał. Starania te dały rezultat dodatni. Wielkopolska Wytwórnia Samolotów „Samolot“ jest dotychczas jedyną firmą krajową, która wykonała w Polsce największą ilość prototypów, bo aż 7 i rozpoczęła pierwszą budować swój własny typ seryjnie, t. j. płatowiec szkolny konstrukcji inż. R. Bartla „Bartel M. 4“ — *(Prototyp tegoż płatowca został ofiarowany królowi Afganistanu Amanullahowi przez Wojsko Polskie)* Ostatnio wypuszczony z Zakładów prototyp studyjny płatowca transformacyjnego konstrukcji inż. Bartla „Bartel M. 5“ wykazał jaknajlepsze wyniki i w krótkim czasie przystąpi Spółka do seryjnej fabrykacji i tego typu płatowców.

Zaletą płatowców budowanych w „Samolocie“ oprócz bardzo dobrych wyników aerodynamicznych, jest prawie zupełne wyeliminowanie z konstrukcji materjałów zagranicznych, a wykorzystanie krajowych.

Oprócz tego wykonała Spółka, z polecenia władz wojskowych, samodzielną przeróbkę samolotu sanitarnego „Hanriot H. D. 14 S“ przyczem drogie duraluminium, którego w Polsce nie posiadamy, zastąpiono stalą i drzewem.

„Samolot“ budował płatowce francuskie w licencji, *obecnie zaś przeszedł na fabrykację własnych typów*, których prototypy studyjne zostały przez Departament Lotnictwa uznane i będą wprowadzone do wyszkolenia w wojsku.

W roku 1928, wobec małej produkcji Sp. Akc. „Samolot“ chcąc wykorzystać istniejące możliwości, przystąpiła do organizacji działu budowy karoserji samochodowych, jako specjalnego działu ubocznej produkcji.

Istniejąca konjunktura, wskutek wysokiego cła na karoserje, stwarza wszelkie szanse rozwoju i zamówienia napływają w ilościach wprost nieograniczonych, gdyż *dotychczasowa produkcja w istniejących fabrykach, nie pokrywa nawet w 1/10 części zapotrzebowań*, a wytwarzający się w tym kierunku przemysł chałupniczy, nie może konkurować z fabryką, opartą na racjonalnych zasadach i posiadającą wszystkie środki techniczne w tym kierunku.

Samoloty zanieczyszczają...

Ze względu na rozwój komunikacji lotniczej zaczynają się w prasie niemieckiej pojawiać skargi na zanieczyszczanie, spowodowane przez odchody ludzkie, które spadają z samolotów komunikacyjnych na ziemię. W rezultacie musiało uświadczyć Ministerstwo Komunikacji Rzeszy, że o ile w samolotach Luft-Hanzy wogóle znajdują się toalety, zaopatrzone są one w zbiorniki do wyjmowania. tak, że ekskrementy nie mogą spadać na ziemię. Tan sam przepis stosowany jest wobec wszystkich innych samolotów, rejestrowanych w Niemczech. Ministerstwo przyznaje, że ubiegłego lata kursowały jeszcze w Niemczech samoloty niektórych linji zagranicznych, gdzie toalety nie posiadały zbiorników wymiennych. Na przyszłość jednak zarządzono, by również i zagraniczne samoloty dostosowały się do przepisów niemieckich.

Podając tę wiadomość, zaznacza humorystycznie „Berliner Tageblatt,“ że obecnie stwierdzono urzędowo, że nie wszystko jest dobre, co spada z nieba. Pismo kpi sobie wyraźnie z zapewnień Ministerstwa, gdyż pisze: „W tym wymiennym punkcie bezpieczeństwa nie brak nam niczego. I w tej dziedzinie prześcignęły Niemcy w powietrzu! Nic więc złego stać się nam nie może!“ („Deutschland auch auef diesem Gebiete in der Luft voran. Was kann uns noch passieren?“).

Fokker F. VII.

Polska jest jednem z jedenastu państw, które wykupiły licencje na budowę Fokkerów.

Wobec tego, że na polskich cywilnych linjach lotniczych już częściowo kursują, a mają być wyłącznie wprowadzone samoloty pasażerskie typu Fokker sądzę, że zainteresuje naszych czytelników podając im nieco szczegółów dotyczących powstania, rozwoju i budowy tych samolotów.

W roku 1910-ym, młody, *zaledwie dziewiętnastoletni holender A. H. G. Fokker, skonstruował pierwszy płatowiec* tego typu. Skonstruował go dla siebie i na nim uczył się latać.

Aparat wzbudził wśród znawców wielką sensację, gdyż w nim po raz pierwszy zastosowaną została konstrukcja, zapewniająca „automatyczną równowagę", to jest powodująca powrót maszyny do normalnego położenia z każdej pozycji, bez żadnych działań sterami, a tylko na zasadzie właściwości tej konstrukcji.

Nie mogąc w swej małej ojczyźnie znaleźć dostatecznych środków dla dalszego rozwoju wynalazku—Fokker zwraca się o pomoc dla Francji, *która jednakże wykazuje małe zainteresowanie* się tą sprawą; to samo spotyka Fokkera ze strony Anglji. Zmuszony okolicznościami, zwraca się wówczas do Niemiec *i tu znajduje konieczne poparcie*, które pozwala mu nawet zorganizować fabrykę samolotów na terenie tego kraju.

Po ukończonej wojnie światowej powraca Fokker do swojej ojczyzny i w Amsterdamie buduje ogromne zakłady przemysłowe, zatrudniające około 6000 robotników. Produkują one samoloty, znane w całym świecie i cieszące się najzupełniej zasłużoną sławą.

Na samolocie Fokkera odbył *swój pierwszy lot do bieguna północnego kom. Byrd;* na aparacie tego typu przebyta została przez Lingsford-Smith'a i Ulmia najdłuższa droga powietrzna z Ameryki do Australji ponad Oceanem Spokojnym. Na aparatach Fokkera zorganizowana została komunikacja pocztowa między Holandją i Indjami, na przestrzeni wynoszącej 14.000 klm.

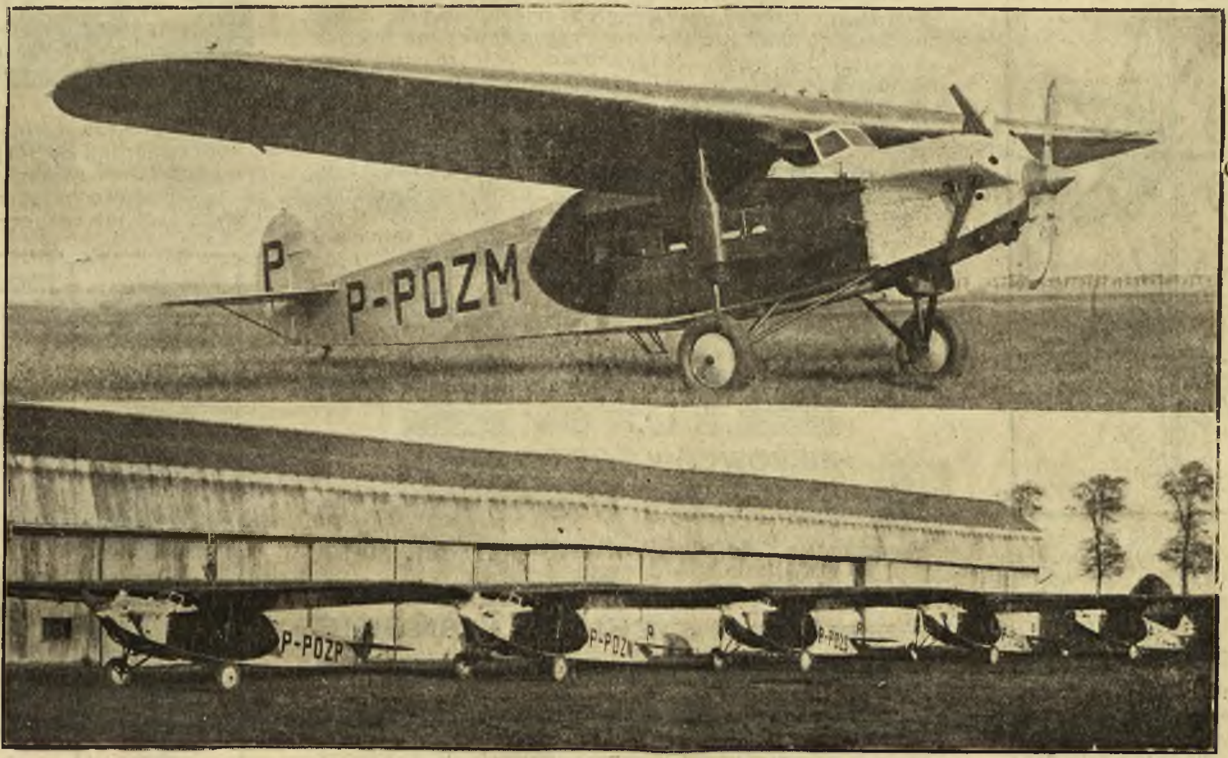
Zakłady Fokkera pracują dla wszystkich części świata. Zgórą 90 Towarzystw komunikacji lotniczej używa Fokkerów na swoich wewnętrznych i zagranicznych linjach.

Polska *jest jednem z jedenastu państw*, które wykupiły licencję na budowę Fokkerów u siebie w kraju, a najbardziej znana ze wszystkich francuskich linji lotniczych C. I. D. N. A. uzyskała niedawno (po długich zresztą staraniach) od ministerstwa lotnictwa pozwolenie na kupno 10-ciu Fokkerów dla swego użytku. Starania te trwały zgórą 5 lat, a pozwolenie na kupno udzielone zostało wtedy, gdy C. I. D. N. A. zrzekła się części subsydjum rządowego w wysokości 8.000 000 fr. *w tej nadziei, że przy użyciu płatowców Fokkera zdoła w krótkim czasie zaoszczędzić* tę sumę na eksploatacji.

Ekonomja jest zaletą decydującą o żywotności lotnictwa cywilnego. Mówią o tem najlepiej cyfry, które wykazują, że przewóz 1 tonny towaru na przestrzeni 1 klm. kosztował w 1927 r. na linjach komunikacyjnych niemieckiej Lufthanzy 11 zł. i 14 gr., a tym samym roku przewóz tej samej ilości towaru na linjach holenderskich, używających wyłącznie samolotów Fokkera kosztował tylko 4 zł. 32 gr.

Samoloty Fokkera, kursujące i mające kursować na polskich linjach lotniczych, są dwojakie:

Jedne przeznaczone do dalszych podróży nad terenami górzystemi, zaopatrzone są w trzy silniki Wright'a o sile 225 MK każdy, chłodzone powietrzem. Silniki, umieszczone pod pokrywą metalową i przytwierdzone do kadłuba również zapomocą bolców, są ruchome i w razie uszkodzenia dają się zastąpić przez silnik zapasowy w przeciągu niespełna pół godziny. Kontrola nad niemi jest łatwa, gdyż wystarczy unieść ruchomą pokrywę, aby mieć cały silnik przed oczamy i dostrzec przyczynę uszkodzenia.



Fokkery F. VII.

Drugi typ maszyn, przeznaczony do lotów na wewnętrznych linjach polskich, nad terenem równym, nieprzedstawiającym żadnych niebezpieczeństw w razie lądowania przymusowego — posiada jeden tylko silnik Lorraine o sile 450 MK., chłodzony wodą. (Jeżeli wspomniałem tu o lądowaniu przymusowem to jedynie teoretycznie, gdyż przy użyciu Fokkerów ewentualność taka jest prawie wykluczona).

Trójsilnikowe aparaty mogą bezpiecznie kontynuować swój lot nawet w razie uszkodzenia jednego motoru i to przy pełnem obciążeniu. Przy uszkodzeniu dwuch silników, płatowiec też jeszcze może utrzymać się w powietrzu, o ile obciążenie nie jest zbyt wielkie.

Jeżeli przy tem wszystkiem uprzytomnimy sobie, że samoloty Fokkera zdobyły sobie światową sławę dzięki zastosowaniu w ich konstrukcji automatycznej równowagi, która wnet przy utracie szybkości nie pozwala maszynie wejść w korkociąg, lecz w dalszym ciągu utrzymuje ją w pozycji niczem nie zagrażającej pasażerom, a umożliwiającej pilotowi opanowanie sterów, jeżeli dodamy że rezerwoary z benzyną i dopływ tej ostatniej do motorów zostały rozmieszczone w sposób zmniejszający do minimum groźbę pożaru, to będziemy zmuszeni przyznać, że dla *bezpieczeństwa* podróżujących zostało uczynione wszystko, co leży w granicach możliwości.

Dla ich wygody zaś uczyniono również wszystko, na co pozwoliła względnie szczupła przestrzeń kabiny.

Podróż, chociażby najkrótsza, odbyta w złych i nieodpowiednich warunkach, staje się uciążliwa.

Cóż mówić dopiero, jeżeli odbywać ją trzeba w postawie zgiętej, w chłodnej lub co gorsza dusznej i nieprzewietrzanej kabinie, jeżeli parę godzin siedzieć trzeba bez ruchu, trzymając walizkę na kolanach, w ciągłej obawie, że się kogoś potrąci?

Kabina pasażerska na samolotach Fokkera nie zagraża żadną z tych przykrych ewentualności. Zaopatrzona w wygodne siedzenia, dość szeroka i wysoka by pozwolić pasażerom na swobodę ruchów, zaopatrzona jest w siatki na bagaże ręczne i w szyby, które dają się otwierać bez żadnego wysiłku.

W czasie chłodów specjalna rura wydechowa, połączona z silnikiem, ogrzewa kabinę, a regulowanie temperatury zależne jest najzupełniej od woli pasażerów. Nie zapomniano też o toalecie, do której prowadzi wygodne przejście, ani o zaopatrzeniu jej w wodę bieżącą.

Pilot, ta najważniejsza osoba na płatowcu, nie została również pominięta. Wygodne siedzenie, przed którem umieszczono dwa stery (jeden zapasowy dla drugiego pilota), osłonięte jest i zabezpieczone przed wszystkiemi zmianami atmosferycznemi. Duże szyby ze specjalnego szkła „Triplex" odkrywają przed pilotem szeroką przestrzeń, pozwalając mu orjentować się łatwo i nie przysparzając trudu w pilotowaniu.

Na zakończenie dodajmy jeszcze, że do wnętrza kabiny wchodzi się z ziemi przez drzwi wygodne i przy pomocy jednego tylko stopnia; że podwozie zostało zaopatrzone w specjalne urządzenie sprężynowe, które znakomicie zmniejsza wstrząśnienie przy lądowaniu normalnem, a zabezpiecza pasażerów od obrażeń przy lądowaniu przymusowem na gruncie nieodpowiednim.

Ostatnie słowo w konstrukcji Fokkerów nie zostało jeszcze wypowiedziane. Nad udoskonaleniem tych płatowców pracuje wynalazca i cały zastęp inżynierów, ale już obecnie twierdzić można, że podróż na tych maszynach nietylko nie przedstawia żadnego niebezpieczeństwa, ale jest prawdziwą przyjemnością.

Obserwator.

Komunikacja nocna

w państwach skandynawskich.

W Kopenhadze odbędzie sie konferencja głównych dyrektorów poczt i ekspertów lotnictwa Szwecji, Norwegji, Finlandji i Danji dla ustalenia współdziałania tych 4 krajów skandynawskich w sprawach, dotyczących nocnych lotów.

Tytułem próby na przeciąg jednego miesiąca (w czerwcu) projektowane jest zorganizowanie lotniczej komunikacji pocztowej między Helsingforsem — Sztokholmem — Malmö lub Kopenhagą — Hamburgiem — Amsterdamem — Paryżem i Londynem. Samolot odlatywałby ze Sztokholmu wieczorem, natychmiast po przybyciu samolotu z Finlandji, zabierając przywiezioną pocztę. Odlot został ustalony na godzinę 6.30 popoł. Przybycie do Malmö lub Kopenhagi o godz. 10 wiecz. załadowanie poczty norweskiej i duńskiej. Odlot o 2-ej w nocy. Lądowanie i postój w Hamburgu o godz. 4-ej rano. Przybycie do Amsterdamu o 7-ej r, Tutaj następowałoby przekazanie poczty aparatem holenderskim. Przybycie do Paryża i Londynu około 12-ej w poł.

Z powrotem aparaty lotnicze zabierałyby z Amsterdamu pocztę francuską i angielską, przybyłą wieczorem i odlatywałyby o godz. 11.30 r.

Przybycie do Malmö lub Kopenhagi o godz. 5.40 r. do Sztokholmu o godz. 9 m. 40 r., komunikując się w ten sposób z aparatem finlandzkim, który odlatywałby o godz. 10 r.

Na konferencji rozpatrywany będzie projekt zrealizowania stałej komunikacii lotniczej między Malmö lub Kopenhagą — Oslo przez Göteburg.

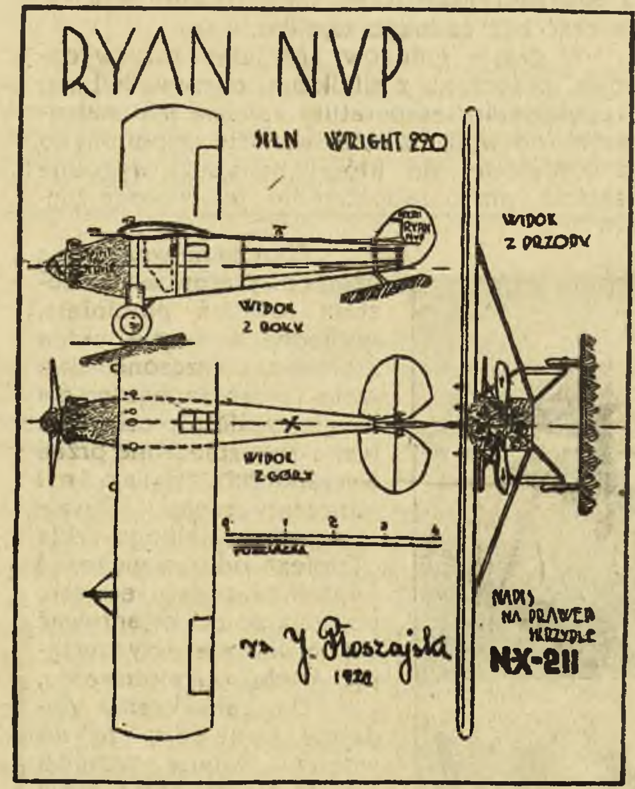
MODELARSTWO LOTNICZE:

Ryan NYP.

Dnia 21 maja 1927 roku Charles Lindbergh kończy swój 33 godzinny lot nad Atlantykiem północnym, ustalając rekord lotu nad atlantyckiego.

Samolot i silnik okazały się doskonałe, gdyż 220 konny Wright rozebrany po tak uciążliwej pracy okazał się w zupełnie dobrym stanie.

Ryan NYP, na którym leciał Lindbergh, jest jednopłatem z zastrzałami. Kabina jest całkowicie zakryta. *Obserwacja uskuteczniana jest przez peryskop.* Wejście do kabiny umożliwiają drzwi umieszczone po prawej



stronie kadłuba. Kabina posiada cztery okna, dwa z boków kadłuba, jedno na dole i jedno na górze. Wright Wirhoind 220 KM okryty jest całkowicie aluminjową maską, zachodzącą aż do kabiny. Na górnej stronie skrzydła znajdują się trzy rurki odpowietrzające zbiorniki skrzydłowe, peryskop i szyba. Na kadłubie umieszczona jest piramidka z wiatraczkiem prądnicowym. *Szybkościomierz zainstalowany* jest na lewem skrzydle. Podwozie bezosiowe, zprzężone zastrzałami. Upierzenie normalne. *Konstrukcja maszyny mieszana*, kadłub z rur stalowych, skrzydło drewniane.

Model dość łatwy, dzięki brakowi otwartej kabiny. Trudny jest silnik, lecz po dokładnem przestudjowaniu na fotografji i narysowaniu w skali w jakiej będziemy go robić, jest możliwy do wykonania. Całość malujemy na kolor srebrny. Na masce czarnym tuszem kładziemy napis „Spirit vor St. Luis" (Duch St. Luis), na prawem skrzydle N-X-211 i na sterze Ryan NYP i N-X-211. Model efektowny wartość historyczna.

Kredyty przyznane lotnictwu cywilnemu w Anglji w roku bieżącym są podwyższone o 450.000 funtów szterlingów. Dzięki temu ministerstwo przewiduje rozwój egzystujących linji lotniczych. Linja lotnicza do Indji (przelot raz tygodniowo) ma być już w kwietniu otwarta. *Projektowana jest również linja do Afryki południowej.* Szesnaście tysięcy funtów szterlingów przeznaczono na subwencje dla lotniczych klubów sportowych.

Ogół sił lotniczych angielskich odpowiada mniej więcej 43 eskadrom, z których 8 jest zaopatrzonych w personel zapasowy (pomocniczy). W roku zeszłym stworzone zostały 2 eskadry lotnictwa wojskowego w Indjach, 2 eskadry hydroplanów, oraz 2 eskadry lotnictwa przybrzeżnego.

W 1929 r. projektowane jest stworzenie 7-miu nowych eskadr z których, 5 jest przeznaczonych do obrony Londynu.

Plan obejmujący rozwój lotnictwa cywilnego w Rosji jest rozłożony na 5 lat i ma na celu m. in. stworzenie paru nowych linji między Rosją i zagranicą. Przewiduje on wprowadzenie samolotów wielo-motorowych. *Sieć linji lotniczych ma być podwyższona o 254% w porównaniu ze stanem pierwszego roku*, objętego tym planem. Już w pierwszym roku ma być zapoczątkowana wielka linje lotnicza Dalekiego Wschodu i linja kaukaska.

Projektowana jest również linja transsyberyjska, wykończenie linji do Małej Azji i wykończenie linji hydrolotniczych na rzekach: Lenie, Jenissej, Obi i Wołdze.

Budowa pasażerskich samolotów wielo-motorowych jest już rozpoczęta.

9 stycznia 1929 r. została otwarta nowa antylska linja lotnicza. Havana będzie tym węzłem, który połączy różnorodne linje lotnicze, prowadzące ze Stanów Zjednoczonych na Kubę, Antylle, do Ameryki Centralnaj i Południowej.

Obecnie 2 amerykańskie towarzystwa lotnicze łączą Kubę ze Stanami Zjednoczonymi.

Próbna Klasyfikacja w Międzynarodowych Zawodach Samolotów Turystycznych we Francji będzie obejmowała jedynie samoloty odpowiadające ściśle warunkom oznaczonym w programie.

Największą ilość punktów w ostatecznej klasyfikacji daje lot okrężny, gdyż organizatorzy wychodzą z założenia, że *nabywca samolotu sportowego ma przedewszystkiem na celu odbycie na nim dłuższej podróży.* Za konstrukcję przyznano zaledwie 12% punktów, a za zalety praktyczne 40%, z których 19 punktów jakościowych, a 21 ilościowych.

Odpowiedzi Redakcji:

P. **Bols** — Warszawa. List Pański niestety nie zamieścimy, ponieważ, jako odpowiedź — na odpowiedź p. Stefana Knappe'go nic nowego nie daje, a dyskusja jednostronna nie będzie interesowała Czytelników „Autolotu."

P. **T. Jakimowicz**—Lwów. Czekamy na materjał, dalsze listem.

P. **Kurnakewicz** — Poznań. Przepisy dla autobusów są w opracowaniu, pierwsze wiadomości i ustawę podamy, gdy wyjdą.

P. **Inspektor Szkolny** — Nr. 11 z roku ub.

P. **„Veto"** — Wilejka. Nie byłoby sensu występowania z podobnym wnioskiem.

P. **„OMS"**—Grudziądz. Grand-Prix nie ustalone.

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa 90 gr. za cm.² Stronica w tekście 70 i za tekstem 60 gr. za cm.² Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę zawodową, do trzech wierszy gratis.

Prenumerata „Autolotu": kwartalna 3.50 zł., półroczna 7 zł., roczna 14 zł. Zagranicą 24 zł. 50 gr. Numer pojedyńczy 30 gr.

Redaktor: TADEUSZ GRIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Wydawca: „AUTOLOT" sp. o. o. Red. odp.: STANISŁAW KUCZYŃSKI

Drukarnia „Społeczna", Pl. Grzybowski 3|5. tel. 205-80.